Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12070**
19. Wahlperiode 31.07.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Uwe Kekeritz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/11514 –

Vollendung der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld fand das Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nummer 8 (VDE 8) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 seinen vorläufigen Abschluss. Doch bisher sind die Arbeiten an der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld (VDE 8.1 Ausbaustrecke) nur im Abschnitt Nürnberg–Fürth und Eltersdorf–Erlangen–Forchheim sowie zwischen Breitengüßbach und Ebensfeld beendet. Die nachlaufenden Bauarbeiten im Bereich der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld gehen auch auf den späten Planungsbeginn in diesem Abschnitt zurück. So hat die DB Netz AG im Bereich des Knotens Bamberg (Planfeststellungsabschnitt 22) erst im Jahr 2012 die Planungen wieder aufgenommen. Die Planungs- und Bauaktivitäten konzentrierten sich bis 2017 vor allem auf die Fertigstellung der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld (www.vde8.de/Der-Streckenabschnitt-VDE-8-1-Ausbaustrecke-Nuernberg---Ebensfeld-------_site.site..ls_dir._siteid.1_function.set__lang_lang.de_likecms.html).

Die Durchfahrung der Stadt Bamberg wird nach jetzigem Planungsstand der letzte Streckenabschnitt der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld sein, der in etwa zehn Jahren vollendet wird. Nach einer intensiven Variantenabwägung, wozu 2013 eigens ein Koordinierungskreis „Bahnausbau Bamberg“ gegründet wurde, stimmte die Mehrheit des Bamberger Stadtrats am 6. März 2018 für die Variante mit einem oberirdischen viergleisigen Ausbau durch Bamberg. Die nunmehr weiter vertiefte Vorzugsvariante sieht vor, dass auf den beiden äußeren Gleisen der schnelle Fernverkehr und über die innenliegenden Gleise der Nahverkehr und Güterverkehr geführt wird. Der Bahnbau im Bamberger Stadtgebiet stellt die Planer vor besondere Herausforderungen. Die UNESCO verlieh der Stadt Bamberg 1993 den Status des Weltkulturerbes, woraus sich zusätzliche gestalterische Anforderungen an den Bahnausbau im Stadtgebiet gerade auch beim Bahnlärmschutz ergeben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welchen Planungsstand hat die DB Netz AG im Planfeststellungsabschnitt 13 (Güterzugstrecke Nürnberg Rbf–Eltersdorf) derzeit erreicht, und bis wann wird ein Planfeststellungsbeschluss angestrebt?

Die Güterzugstrecke ist im Zuge der Bekanntgabe der Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben des Potenziellen Bedarfs im November 2018 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgestiegen. Die DB Netz AG überarbeitet derzeit die bereits im Planfeststellungsverfahren befindlichen Planfeststellungsunterlagen und plant, diese Überarbeitung Ende 2019 abzuschließen. Die Festlegung eines Termins, zu dem ein Planfeststellungsbeschluss ergehen kann, kann erst auf der Grundlage der überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen und des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens erfolgen.

2. Welchen Planungsstand hat die DB Netz AG im Planfeststellungsabschnitt 18/19 (Forchheim–Eggolsheim) derzeit erreicht, und bis wann wird ein Planfeststellungsbeschluss angestrebt?

Das Planrecht liegt seit Januar 2016 vor. Ein derzeit noch nicht abgeschlossenes Planänderungsverfahren betrifft den Haltepunkt Forchheim Nord (Bau eines Mittelbahnsteigs). Der Abschluss dieses Verfahrens wird für 2020 angestrebt.

3. Welchen Planungsstand hat die DB Netz AG im Planfeststellungsabschnitt 21 (Hirschaid) derzeit erreicht, und bis wann wird ein Planfeststellungsbeschluss angestrebt?

Für den Planfeststellungsabschnitt 21 wurde das zweite Planänderungsverfahren eingeleitet. Die erforderlichen Planfeststellungsunterlagen werden derzeit geprüft. Die Planfeststellungsbehörde strebt eine zügige Durchführung des Anhörungsverfahrens für diese zweite Planänderung an, um das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2020 abschließen zu können.

4. Welchen Planungsstand hat die DB Netz AG im Planfeststellungsabschnitt 22 (Bamberg) derzeit erreicht, und bis wann wird ein Planfeststellungsbeschluss angestrebt?

Derzeit werden durch die Vorhabenträgerin die Planfeststellungsunterlagen für die dritte Planänderung zum laufenden Planfeststellungsverfahren erarbeitet. Eine Aussage zu einem Termin, zu dem ein Planfeststellungsbeschluss ergehen kann, kann erst auf der Grundlage der überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen und des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens getroffen werden.

5. Bis wann strebt die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für den Planfeststellungsabschnitt 22 (Bamberg) an, und von welchen aktualisierten Baukosten geht die DB Netz AG in diesem Abschnitt derzeit aus?

Der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für vorgezogene Maßnahmenanteile ist im Dezember 2018 erfolgt. Der Abschluss der Baufinanzierungsvereinbarung für die Hauptbaumaßnahme ist im Jahr 2022 vorgesehen. Der Gesamtwertumfang der Maßnahme im Knoten Bamberg beträgt ca. 1 Mrd. Euro.

6. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn der Bauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 22, und bis wann sollen die Arbeiten abgeschlossen werden?

Erste bauvorbereitende Maßnahmen werden ab 2021 erfolgen. Der Baubeginn der Hauptbaumaßnahme ist ab dem Jahr 2023 vorgesehen. Der Abschluss der Hauptbaumaßnahme soll im Jahr 2030 erfolgen.

7. Wie will die DB Netz AG, nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom November 2017 im Planfeststellungsabschnitt 15 (Fürther Bogen) und 16 (Fürth Nord) weiter verfahren?

8. Plant die DB Netz AG, im Planfeststellungsabschnitt 15 (Fürther Bogen) und 16 (Fürth Nord) ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren, um die festgestellten Mängel zu beheben?

   Wenn ja, bis wann strebt die DB Netz AG eine Neuauslegung der geänderten Planunterlagen in den besagten Abschnitten an?

   Wenn nein, welche Planung verfolgt die DB Netz AG stattdessen?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Planfeststellungsabschnitt 15 besteht rechtskräftiges Baurecht. Die DB Netz AG plant für den Anteil der Güterzugstrecke im Planfeststellungsabschnitt 16 ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren, um die festgestellten Mängel zu beheben, und beabsichtigt das Planänderungsverfahren 2019 nach Absprache mit dem Freistaat Bayern, der für die Projekte nach dem GVFG zuständig ist, zu beantragen.

Bezüglich des S-Bahn-Anteils des Planfeststellungsabschnittes 16 gibt es durch die Aufnahme der „Maßnahmen zur zusätzlichen Fahrzeitverkürzung Nürnberg–Erfurt“ in den Vordringlichen Bedarf des BVWP neue Randbedingungen. Somit können Aussagen zum weiteren Verfahren für den S-Bahn-Anteil des Planfeststellungsabschnittes 16 erst nach Vorplanung der Maßnahmen zur zusätzlichen Fahrzeitverkürzung Nürnberg–Erfurt erfolgen.

9. Ist es zutreffend, dass die DB Netz AG statt des Neubaus des Fürther Bogens einen bestandsnahen Ausbau entlang der Strecke 5900 über Vach favorisiert (siehe Nürnberger Nachrichten vom 3. Januar 2019; www.nordbayern.de/region/ruckt-die-bahn-vom-further-s-bahn-schwenk-ab-1.8464198)?

   Wenn ja, bis wann soll die Grundsatzentscheidung über die Variante gefällt werden?

Nein.

10. Hat die DB Netz AG eine Entscheidung getroffen, welche Einzelmaßnahmen sie zum Erreichen einer Zielfahrzeit von unter 60 Minuten zwischen Nürnberg und Erfurt weiterverfolgen will?

    Wenn ja, welche Einzelmaßnahmen sollen bis zur Baureife gebracht werden (bitte die Maßnahmen genau beschreiben)?

Die DB Netz AG hat mit den Planungen im ersten Quartal 2019 begonnen. Grundlage zum Planungsbeginn zur Grundlagen- und Vorplanung (HOAI-Lph 1/2) sind die Vorschläge des Gutachters des Bundes, welche durch die positive volkswirtschaftliche Bewertung eine Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfahren haben. Die Vorschläge werden in der Planungsphase

Lph 1/2 geprüft und hinsichtlich der Notwendigkeit zur Fahrzeitverkürzung neu bewertet. Frühestens im dritten Quartal 2020 können Aussagen zum Maßnahmenpaket getroffen werden. Mit Abschluss der Vorplanung liegt das Maßnahmenpaket zum Erreichen der Zielfahrzeit von unter 60 Minuten zwischen Nürnberg und Erfurt vor.

11. Wie viele Güterzüge passieren derzeit werktäglich den Knoten Bamberg (bitte für die Jahre 2016, 2017 und 2018 angeben), und wie verteilt sich das Aufkommen auf die Zulauf- bzw. Ablaufstrecken 5102 (via Schweinfurt), 5919 (via NBS Ebensfeld–Erfurt) und 5100 (via Lichtenfels/Probstzella)?

Nach Auskunft der DB Netz AG unterteilte sich der Güterverkehr (werktags) über die gefragten Jahre in Summe wie folgt:

Strecke	**Richtung**	**2016**	**2017**	**2018**
5100	Bamberg - Hallstadt	1.972	3.523	5.823
5100	Hallstadt - Bamberg	1.788	3.857	6.104
5102	Bamberg - Schweinfurt	2.355	1.943	3.324
5102	Schweinfurt - Bamberg	4.085	3.580	5.663
5919	Breitengüßbach - Unterleiterbach	0	0	206
5919	Unterleiterbach - Breitengüßbach	0	0	39
Knoten Bamberg	Zulaufende Verkehrsströme inkl. 5900	14.087	18.100	29.664

12. Welche Zugzahlen ergeben sich für den Schienengüterverkehr in der Verkehrsprognose 2030 bzw. 2035, und wie verteilt sich das Aufkommen auf die Zulauf- bzw. Ablaufstrecken 5102 (via Schweinfurt), 5919 (via NBS Ebensfeld–Erfurt) und 5100 (via Lichtenfels/Probstzella)?

Bei den im Folgenden genannten Prognose-Zugzahlen handelt es sich um Werte des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Zielnetz). Auf Basis dieser Werte entwickelt die DB Netz AG ihre Prognose für die jeweilige Planfeststellung/-änderung:

– Strecke 5102 (via Schweinfurt): 34 Güterzüge/Tag

– Strecke 5919 (via NBS Ebensfeld–Erfurt):57 Güterzüge/Tag

– Strecke 5100 (via Lichtenfels/Probstzella): 49 Güterzüge/Tag.

Eine Prognose für 2035 liegt nicht vor.

13. Wird bei der Planung im Planfeststellungsabschnitt 22 (Bamberg) (PFA 22) besonderer Wert auf einen städtebaulich-gestalterisch anspruchsvollen Lärmschutz mit möglichst niedrigen Lärmschutzwänden gelegt?

    Wenn ja, welche Gestaltungsprinzipien werden verfolgt, und welche maximale Lärmschutzwandhöhe wird nicht überschritten?

14. Welche Anforderungen zur Gestaltung des Lärmschutzes ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus dem UNESCO-Welterbetitel Bambergs?

16. Soll im Bereich des PFA 22 innovativer Lärmschutz, also beispielsweise Schienenstegdämpfer und niedrige Schallschutzwände, zum Einsatz kommen?

    Wenn ja, in welchen Abschnitten?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13, 14 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Berücksichtigung des Stadtbildes erfolgt ein Realisierungswettbewerb unter Berücksichtigung des UNESCO-Welterbetitels, in welchem die gestalterischen Anforderungen der Stadt Bamberg im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten beachtet werden. Dabei erfolgt eine Abwägung zwischen dem Schutzzweck des Schallschutzes einerseits und der Stadtbildpflege andererseits. Eine Aussage zu den maximalen Lärmschutzwandhöhen kann noch nicht getroffen werden, da die schalltechnische Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist.

15. Gibt es Bestrebungen der DB Netz AG, die Durchfahrung Bamberg zum Modellprojekt für die konsequente Anwendung innovativen Lärmschutzes zu machen?

Im Zuge der schalltechnischen Berechnungen werden aktive und passive Schutzmaßnahmen untersucht, welche die für dieses Vorhaben gültige Richtlinie zur Berechnung der Schall-immissionen von Schienenwegen entsprechend der Schall 03 [1990] vorsieht. Dies entspricht § 4 Absatz 3 16. BImSchV zur Einführung der neuen Schall 03 [2012].

17. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Überarbeitung der Berechnungsmethode für den Mittelungspegel nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) geplant, mit der der Tatsache Rechnung getragen wird, dass durch die vollständige Umrüstung des Güterwagenbestands auf K-Sohle und LL-Sohle (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG, Verbot des Betriebs lauter Güterwagen Ende 2020) von Güterzügen deutlich geringere Schallimmissionen ausgehen (Reduktion um etwa 10 dB(A))?

18. Von welchem Umrüstungsstand auf K-Sohle und LL-Sohle bei Güterwagen geht die Berechnungsmethode für den Mittelungspegel nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) derzeit aus, bzw. findet die zunehmende Umrüstung auf „leise Bremssohlen“ bei der Berechnung des Mittelungspegels schon eine Berücksichtigung?

    Wenn ja, in welcher Weise?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die überarbeitete „Richtlinie zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege“ (Schall 03) ist seit dem 1. Januar 2015 in Kraft. Mit ihr ist eine Berücksichtigung der umgerüsteten Güterwagen auf Verbundstoff-Klotzbremsen vorgesehen. Die Richtlinie berücksichtigt, dass bis zum Jahr 2020 80 Prozent und bis zum Jahr 2030 alle Güterwagen mit Verbundstoff-Klotzbremsen ausgestattet sind.

19. Hat bei den Eisenbahnüberführungen „Moosstraße“ und „Zollner Straße“ eine Variantenabwägung zwischen einer Ausführung mit Kfz-Verkehr und einer Ausführung, bei der ausschließlich öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr zulässig ist, stattgefunden?

    Wenn ja, welche Kostenschätzung liegt beiden Varianten zu Grunde, und was hat den Ausschlag für die Vorzugsvariante gegeben?

Die Eisenbahnüberführungen Moosstraße und Zollnerstraße sind Bestandteil des Knotens Bamberg und liegen in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers. Daher werden Eisenbahnüberführungen von der DB Netz AG entsprechend den Vorgaben der Stadt Bamberg geplant. Für die Eisenbahnüberführungen Moosstraße und Zollnerstraße wurde vom Stadtrat der Stadt Bamberg in der Stadtratssitzung am 26. Juni 2019 die Variante einer eingeschränkten Nutzung beraten und verworfen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333